

Autor: Lebedew, Artur
Seite: online
Ressort: Unternehmen / Dienstleister /

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 0,347 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,092 (in Mio.)²

Weblink: <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/bahn-beauftragter-theurer-die-vorgaengerregierungen-haben-ein-marodes-schiennetz-hinterlassen-/29102490.html>

¹ von PMG gewichtet 02-2023

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2023-01 vom 08.03.2023, Gesamtbevölkerung 16+

Bahn-Beauftragter Theurer

„Die Vorgängerregierungen haben ein marodes Schienennetz hinterlassen“

Lässt der Personalmangel bei Verkehrsbetrieben zum Start des 49-Euro-Tickets das Netz kollabieren? Nein, meint der FDP-Schienebeauftragte des Bundes Michael Theurer im Interview – und sagt, worauf es jetzt ankommt.

Erstveröffentlichung: 2023-04-19 17:50:00 letzte Aktualisierung: 2023-04-19 17:50:04

WirtschaftsWoche: Herr Staatssekretär, in weniger als zwei Wochen startet das 49-Euro-Ticket. Teilen Sie die Sorge einiger Bus- und Bahnunternehmen, dass das überlastete Verkehrsnetz kollabieren könnte?

Michael Theurer: Nein. Noch vor einigen Monaten haben die Verkehrsverbände darüber geklagt, dass die Zahl der Fahrgäste weit unter dem Vor-Corona-Niveau liegt und Milliardenhilfen des Bundes eingefordert. Jetzt werden Befürchtungen laut, durch das Deutschland-Ticket würde der Nahverkehr überlastet. Ich bin zuversichtlich, dass das Deutschland-Ticket ein Erfolg wird. Mit wie vielen zusätzlichen Fahrgästen rechnen Sie ab Mai?

Belastbare Prognosen werden derzeit von der Branche erhoben. Aber das 9-Euro-Ticket und erste Zahlen zu den Vorbestellungen haben gezeigt, in welche Richtung das geht. Laut einer Marktforschung des VDV waren 10 Prozent der Fahrten, die mit dem 9-Euro-Ticket gemacht wurden, verlagerte Fahrten, die sonst mit dem Pkw gemacht worden wären.

Und das passiert auch beim teureren 49-Euro-Ticket?

Das Deutschland-Ticket sorgt für eine deutliche finanzielle Entlastung und ist preislich sehr attraktiv. Wir hören, dass der Verkaufsstart schon sehr gut angefallen ist. Es kommt jetzt darauf an, dass die höhere Nachfrage durch ein kluges Angebot bedient wird.

Die Bundesregierung will 45 Milliarden

Euro in das Schienennetz investieren, um bis 2030 die Zahl der Fahrgäste zu verdoppeln. Wie realistisch ist das?

Es geht hier um zusätzliche Mittel, mit denen der Investitionsrückstau im Infrastrukturbereich abgebaut wird und die Branche mittelfristig Planungssicherheit erhalten soll. Fakt ist, dass das deutsche Schienennetz seit Jahren von seiner Substanz lebt und die Vorgängerregierungen uns ein marodes, sanierungsbedürftiges Schienennetz hinterlassen haben. Wir machen uns jetzt mit Hochdruck daran, die Schwierigkeiten zu beseitigen und gleichzeitig die Anforderungen an Klimaschutz und die Mobilitätswünsche der Bürger zu erfüllen. Der Schwerpunkt liegt eindeutig in der Sicherung und dem Ausbau der Netzkapazität. Dafür fangen wir nächstes Jahr mit der Generalsanierung der Hochleistungskorridore an. Das sind derzeit 3500 Kilometer des Haupt-Streckennetzes. Gleichzeitig müssen wir die Kapazität im Netz beschleunigen. Dazu werden wir digitale Fahrplantoole oder eine Steuerungs- und Signaltechnik ausrollen, um mehr Züge auf die Schiene zu bringen.

Verbände kritisieren, dass bei den ganzen Plänen der Streckenneubau kaum eine Rolle spielt.

Doch, auch der ist wichtig, und wir wollen das Netz in den nächsten Jahren deutlich erweitern. Aber viel wichtiger ist, das bestehende Netz aus 33.500 Kilometern in einen ordentlichen Zustand zu bringen und dessen Kapazität zu steigern. Dafür stellen wir der Bahn jetzt langfristig die notwendigen Mittel zur Verfügung. Im letzten Haus-

halt der Großen Koalition waren es noch jährlich 1,9 Milliarden Euro für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken. Jetzt 2,2 Milliarden, und wir wollen es bis zum Jahr 2030 auf mehr als vier Milliarden verdoppeln.

Ab 2024 sollen die Bereiche Netze und Bahnhöfe in einer neuen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft ausgegliedert werden. Für einen gewöhnlichen Bahnkunden klingt das eher abstrakt. Wie lange würde es dauern, bis Kunden wirkliche Verbesserungen spüren?

Das Ziel der Neuorganisation ist, dass die Trassenentgelte eins zu eins in den Erhalt und in die Erweiterung der Infrastruktur fließen. Das wird kontinuierlich Verbesserungen bringen, die auch die Kunden spüren werden.

Was konkret erwarten Sie?

Nehmen Sie die Trassenfinanzierung. Heute werden die Entgeltgewinne von DB Netze, Station und Service an die Deutsche Bahn abgeführt und diese schüttet, wenn möglich, nach Aktienrecht einen Gewinn an den Bund aus. Dieser gibt ihn als Instandhaltungszuschuss an die DB Netze zurück. Das ist ein aufwendiger und intransparenter Finanzierungskreislauf. Hinzu kommen weitere 190 Finanzierungstöpfle, auf welche die Aufgaben Ausbau, Sanierung und Umbau aufgeteilt sind. Dieses Durcheinander gilt es zu bündeln und zu vereinfachen.

Wie wichtig ist dabei die Frage, ob die neue Struktur nicht auch eine eigenständige GmbH sein kann?

Im Moment werden solche Fragen einer intensiven Prüfung unterzogen. Man

muss wissen, dass die Bahn als Aktiengesellschaft gesetzlich verankert ist. Bei einer GmbH hätte der Bund mehr Kontrolle über die Deutsche Bahn. Würden Sie sich dafür aussprechen? Im jetzigen Koalitionsvertrag ist das nicht vereinbart. Da ist nur die Rede von der Gründung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb des

Konzerns. Fest steht, dass es in weiten Teilen des Deutschen Bundestags den Wunsch gibt, dass der Bund eine stärkere Eigentümerversantwortung und auch eine stärkere Rolle des Eigentümers bei der Infrastruktur ausüben soll. Wie oft fahren eigentlich Sie mit der Bahn? Ich fahre privat gerne und viel. In mei-

ner dienstlichen Funktion ist Bahnfahren manchmal schwierig, weil ich die Reisezeit zum Arbeiten nutzen muss. Und vertrauliche Gespräche sind in einem Abteil einfach nicht möglich. Lesen Sie auch: Wie die Deutsche Bahn die Energiewende verteuert /

- Abbildung:** Michael Theurer (FDP), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Digitales und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. Foto: dpa
- Abbildung:** Menschenleere Bahnsteige am Hauptbahnhof Hamburg am bundesweiten Streiktag im Verkehrs- und Infrastrukturbereich Ende März. Foto: imago images
- Wörter:** 796
- Urheberinformation:** Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH 2023: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.